VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI GOSPODARKI MORSKIEJ I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ (NR 29)**

z dnia 13 września 2016 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 29)

13 września 2016 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem poseł **Doroty Arciszewskiej-Mielewczyk (PiS)**, przewodniczącej Komisji, rozpatrzyła:

– informację Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli „Wykorzystanie środków publicznych na inwestycje przez administrację morską”,

– odpowiedź Rady Ministrów na dezyderat nr 2 Komisji w sprawie morskiej infrastruktury dostępowej do portów w Świnoujściu i Szczecinie,

– sprawy bieżące.

W posiedzeniu udział wzięli: **Jerzy Materna** podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wraz ze współpracownikami, **Artur Kawaler** zastępca dyrektora Departamentu Wspierania Polityk Gospodarczych Ministerstwa Finansów, **Agnieszka Krupa** zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych oraz **Kamil Wilde** zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa wraz ze współpracownikami, **Joanna Adamowicz** główny specjalista w Departamencie Ocen Oddziaływania na Środowisko Głównej Dyrekcji Ochrony Środowiska, **Tomasz Emiljan** dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Agata Łukasiewicz** specjalista w Wydziale Pomocy Sektorowej i Restrukturyzacyjnej Departamentu Monitorowania Pomocy Publicznej Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, **Piotr Domaradzki** główny inspektor w Inspektoracie Ochrony Wybrzeża w Urzędzie Morskim w Szczecinie, **Jerzy Lewandowski** sekretarz generalny Krajowej Izby Gospodarki Morskiej, **Ryszard Hatylak** wiceprzewodniczący Krajowej Sekcji Portów Morskich NSZZ „Solidarność”, **Rafał Zieliński** prezes oraz **Janusz Jagielski** wiceprezes zarządu Morskiego Portu Police, **Maciej Jeleniewski** dyrektor ds. inspekcji morskiej w Urzędzie Morskim w Słupsku, **Zbigniew Piętka** zastępca dyrektora ds. technicznych w Urzędzie Morskim w Szczecinie, **Anna Stelmaszyk-Świerczyńska** zastępca dyrektora technicznego w Urzędzie Morskim w Gdyni, **Marek Trojnar** szef Biura Strategii i Rozwoju Portów Szczecin Świnoujście SA, **Ireneusz Bielczuk** członek Rady Sekcji Portów Morskich NSZZ „Solidarność”, **Łukasz Czucharski** i **Mariusz Korzeb** eksperci ds. podatkowych Pracodawców RP.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska**, **Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Serdecznie witam państwa parlamentarzystów. Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Witam naszych gości: panią Joannę Adamowicz, pana Ireneusza Bielczuka, pana Łukasza Czucharskiego, pana Piotra Domaradzkiego, pana Tomasza Emiljana, pana Ryszarda Hatylaka, pana Janusza Jagielskiego, pana Krzysztofa Jaworskiego, pana Macieja Jeleniewskiego, pana Artura Kawalera, pana Mariusza Korzeba, pana Włodzimierza Kotuniaka nie widzę, panią Agnieszkę Krupę, panią Katarzynę Krzywdę, pana Jerzego Lewandowskiego, panią Agatę Łukasiewicz, pana Marka Maja, pana ministra Jerzego Maternę, pana Zbigniewa Piętkę, pana Rafała Zielińskiego, pana Andrzeja Stańczyka, panią Annę Stelmaszyk-Świerczyńską, pana Marka Trojnara, pana Kamila Wilde oraz panią Małgorzatę Zych. Czy mamy kworum? Stwierdzam kworum.

Porządek dzienny posiedzenia przewiduje dwa punkty: rozpatrzenie informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli „Wykorzystanie środków publicznych

na inwestycje przez administrację morską"; rozpatrzenie odpowiedzi Rady Ministrów na dezyderat nr 2 Komisji w sprawie morskiej infrastruktury dostępowej do portów w Świnoujściu i Szczecinie; sprawy bieżące. Jeśli nie usłyszę sprzeciwu uznam, że Komisja przyjmuje zaproponowany porządek dzienny. Sprzeciwu nie słyszę. Proszę przedstawiciela Najwyższej Izby Kontroli o informację, o której mówimy w punkcie pierwszym, a potem przejdziemy do dyskusji. Bardzo proszę.

Dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli Tomasz Emiljan:
Dziękuję uprzejmie. Pani przewodnicząca, panie i panowie posłowie, panie ministrze, szanowni państwo, nazywam się Tomasz Emiljan i jestem dyrektorem Departamentu Infrastruktury. To nasz departament koordynował kontrolę, której wyniki chcielibyśmy państwu przedstawić w dniu dzisiejszym, podczas posiedzenia Komisji. Tytuł tej kontroli to: „Wykorzystanie środków publicznych na inwestycje przez administrację morską". Chciałbym podkreślić, że kontrola ta była przeprowadzana w roku 2013. Badaniami kontrolnymi objęliśmy rok 2012 i trzy kwartały roku 2013. Informacja była już przedstawiana podczas posiedzenia Komisji Infrastruktury w roku 2014. Wyniki mają z tego powodu pewien walor historyczny, ale do tego odniosę się trochę później.

Szanowni państwo, w wyniku tej kontroli NIK dokonała oceny działalności administracji morskiej związanej z wykorzystaniem środków publicznych na inwestycje w zakresie budowy, utrzymania i ochrony urządzeń morskich, budowy i utrzymania dróg morskich oraz obiektów zapewniających dostęp do portów i przestrzeni morskich. Kontrolą objęliśmy ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, a od 2013 roku Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, w związku z jego utworzeniem oraz wszystkie trzy urzędy morskie – w Gdyni, Słupsku i Szczecinie.

W świetle dokonanych ustaleń NIK oceniła pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości wykonanie przez urzędy morskie zadań związanych z wykorzystaniem blisko 1300 mln zł na realizację łącznie 13 zadań inwestycyjnych w ramach trzech programów wieloletnich, które objęliśmy kontrolą. Pozytywnie oceniliśmy realizację jednego programu – budowy falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu. W wyniku realizacji tego zadania powstał falochron osłonowy o długości około 3 km, nowa ostroga oraz wykonano prace pogłębiarskie. Pozwoliło to dostosować port do nowych potrzeb związanych z przeładunkiem skroplonego gazu ziemnego.

Najgorzej oceniliśmy natomiast realizację programu budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską. Inwestycji tej *de facto* nie rozpoczęto, a do końca 2012 roku wydano na nią blisko 4,6 mln zł. Program ten przez dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni wykonywany był nierzetelnie, na co wskazują nieprawidłowości dotyczące: odebrania bez zastrzeżeń tzw. studium wykonalności budowy kanału żeglownego przez Mierzeję Wiślaną opracowywanego w 2007 roku, pomimo iż opracowanie to sporządzono z błędami oraz opieszałego zlecania wykonania opracowań niezbędnych do uzyskania pozwolenia na budowę dla tej inwestycji. Wiele z tych działań podejmowanych było dopiero w trzecim roku obowiązywania programu – czyli w połowie. Biorąc pod uwagę, że niektóre z tych działań, jak badania środowiskowe, wymagały realizacji przez następne trzy lata, wpłynęło to znacząco na wydłużenie czasu realizacji. Na około 4 miesiące przed upływem terminu obowiązywania tego programu, czyli na moment zakończenia naszych działań kontrolnych, nie zakończono nawet wykonywania dokumentacji przedinwestycyjnej, w tym opracowań środowiskowych, nie ustalono lokalizacji kanału i nie przedstawiono do opracowania projektu budowlanego.

Nieprawidłowości ujawniono także w zakresie wykorzystywania środków publicznych przy realizacji programu ochrony brzegów morskich. Były one wynikiem nieprzestrzegania prawa i procedur w urzędach morskich. Dotyczyły w szczególności realizacji inwestycji niezgodnie z umową oraz pozwoleniem na budowę, wykorzystania środków finansowych niezgodnie z przeznaczeniem, dokonywania nielegalnych istotnych zmian postanowień zawartych umów w stosunku do treści ofert na podstawie których dokonano wyboru wykonawców oraz nierzetelnej weryfikacji ofert wykonawców w zakresie oceny czy złożona oferta zawiera rażąco niską cenę w stosunku do przedmiotu zamówienia. Między innymi w Urzędzie Morskim w Słupsku zrealizowano inwestycje niezgodnie

z warunkami pozwolenia na budowę, co stanowiło naruszenie przepisów ustawy – Prawo budowlane. Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni w latach 2010-2013 przyznał pracownikom urzędu dodatki za realizowane zadania, które wykonywali w ramach obowiązków służbowych. Naruszył tym samym przepisy ustawy o służbie cywilnej oraz ustawy o finansach publicznych. W Gdyni i Szczecinie w kilku przypadkach nie sprawdzono czy oferty nie zawierają rażąco niskiej ceny w stosunku do przedmiotu zamówienia, czego wymagają odpowiednie przepisy ustawy – Prawo zamówień publicznych.

Zauważamy, że do tej sytuacji przyczynił się również nieprecyzyjny stan prawny. W tej sprawie izba skierowała odpowiednie wnioski do Prezesa Rady Ministrów. Wyniki dały podstawę do negatywnej oceny Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w kwestii ochrony brzegów morskich oraz sprawowania nadzoru nad działaniami dyrektorów urzędów morskich dotyczących realizacji inwestycji. Stwierdziliśmy, że minister przez 5 lat nie doprowadził do nowelizacji ustawy o ustanowieniu programu wieloletniego ochrony brzegów morskich na lata 2004-2023, który jest podstawowym aktem prawnym decydującym o sposobie i miejscach realizacji inwestycji oraz ich finansowaniu. Na realizację tego programu przewidziano prawie miliard złotych. Podstawowym celem ustawy była ochrona linii brzegowej według stanu z roku 2000 oraz zapobieganie zanikowi plaż. Najwyższa Izba Kontroli już podczas kontroli przeprowadzonej w 2009 roku stwierdziła, że żaden z organów administracji morskiej nie wie jak wygląda liczba brzegowa z 2000 roku. Oznacza to, że nie istnieją mierniki osiągnięcia celów dla tej ustawy. Z tego powodu NIK zaleciła jej nowelizację w celu aktualizacji obszarów objętych programem oraz sprecyzowanie mierników. W tym samym roku dyrektorzy urzędów morskich przedstawili resortowi propozycję aktualizacji odcinków przewidzianych do ochrony. Po naszej kontroli w 2013 roku ponownie skierowaliśmy wniosek do Prezesa Rady Ministrów, aby przyspieszył prace resortu w tym zakresie ponieważ na tamten moment nie były wykonane.

Minister od czasu kontroli w 2009 roku wiedział również i akceptował to, że dyrektorzy urzędów morskich wydają pieniądze z programu niezgodnie z przeznaczeniem. Powodem było niedostosowanie przepisów programu do rzeczywistych potrzeb. W tej sytuacji powszechną praktyką było finansowanie przez dyrektorów zadań nieobjętych programem ochrony brzegów morskich ze środków na niego przeznaczonych. W rezultacie wydatkowano pieniądze budżetowe niezgodnie z przeznaczeniem, co posiada znamiona czynu naruszającego odpowiedzialność dyscypliny finansów publicznych. Najwyższa Izba Kontroli zwraca uwagę, że niedostosowanie do potrzeb zadań objętych ustawą nie może być usprawiedliwieniem dla łamania przepisów innych ustaw.

W wyniku kontroli zostały skierowane wnioski pokontrolne. Zostały one skierowane do kierowników wszystkich skontrolowanych jednostek. Sformułowaliśmy również wnioski o charakterze systemowym. Do ministra infrastruktury i rozwoju wnioskowaliśmy o przygotowanie i poddanie procesom legislacyjnym nowelizacji ustawy o ustanowieniu programu, m.in. w zakresie sprecyzowania mierników zachowania linii brzegowej oraz aktualizacji obszarów objętych programem ochrony brzegów morskich, a także zapewnienie skutecznego nadzoru nad działaniami dyrektorów urzędów morskich, polegającego m.in. na merytorycznej weryfikacji wniosków o przyznanie środków na dodatki zadaniowe oraz wyeliminowanie praktyki wykorzystywania środków niezgodnie z przeznaczeniem. Do Prezesa Rady Ministrów wnioskowaliśmy zaś o bieżącą koordynację i kontrolę ministra infrastruktury i rozwoju, mającą na celu zapewnienie sprawnego i rzetelnego przygotowania projektu ustawy nowelizacyjnej o ochronie brzegów morskich.

Wyniki kontroli NIK nawiązały również do wniosku kontroli przeprowadzonej rok wcześniej w – roku 2012 – dotyczącej wykonania przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad obowiązków inwestora przy realizacji inwestycji drogowych i wnieśliśmy do Prezesa Rady Ministrów o przyspieszenie prac nad sprecyzowaniem w ustawie – Prawo zamówień publicznych pojęcia „rażąco niskiej ceny” oraz określenia sposobów postępowania w takich przypadkach. Jak wiemy, wszystkie wnioski dotyczące przepisów prawnych zostały już zrealizowane i parlament uchwalił zmiany, o jakie wnioskowała Najwyższa Izba Kontroli. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Przechodzimy do dyskusji. Czy ktoś z państwa posłów chciałby zabrać głos? Bardzo proszę panie pośle. Głos ma pan poseł Wilk.

Poseł Jerzy Wilk (PiS):

Te informacje są bardzo ważne. Najwyższa Izba Kontroli potwierdza to, czego się domyślaliśmy, że niektóre inwestycje przez wiele lat po prostu markowano, m.in. kanał żeglugowy przez Mierzeję Wiślaną. Niby wszyscy byli za, ale tak naprawdę nikomu nie zależało, aby ten kanał powstał. Od kilku lat wszyscy mogliśmy zobaczyć, że pieniądze są wydawane, ale nic z tego nie wynikało. W tej chwili ministerstwo ma olbrzymi problem. Były zapewnienia, szczególnie Urzędu Morskiego w Gdyni, że te pieniądze zostały racjonalnie wydane – około 5 mln zł – i cała dokumentacja jest przygotowana i tylko czekamy, aby zacząć kopać. Teraz się okazuje, że dokumentacja niekoniecznie jest kompletna, pieniądze wydano, ale pewne rzeczy trzeba zrobić od nowa i że przez te zaniechania budowa kanału odłożona jest na kolejne kilka lat. Teraz mówi się o 2022 roku. Dlaczego? Gdyby rzeczywiście zrealizowano to za te 5 mln zł, które wydano, teraz moglibyśmy kopać, a w tej chwili dalej jesteśmy daleko w polu. Uważam, że osoby, które dopuściły się tych zaniechań powinny być pociągnięte do odpowiedzialności również za marnotrawienie pieniędzy publicznych.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję panie pośle. Czy ktoś z państwa chce zabrać głos? Mam w takim razie pytanie do państwa reprezentujących urzędy morskie. Czy mogliby państwo się do tego ustosunkować? To kontrola NIK sprzed kilku lat. Rozumiem, że pan to skwitował, iż nowelizacja ustawy została przeprowadzona, ale są jeszcze pewne rzeczy, o których należałoby pamiętać, jakie wyniknęły z państwa kontroli. Chciałabym, aby wskazał pan te elementy. Państwa z urzędów morskich proszę o ustosunkowanie się do tego, co zostało zrobione, jakie prace są w trakcie oraz tego, czego państwo jeszcze nie zdołali zrealizować jeśli chodzi o ustalenia pokontrolne i warunki do spełnienia. Panią ze strony ministerialnej, bo uczestniczyła w pracach poprzednich ministerstw, proszę aby nakreśliła co się zmieniło i dlaczego taka sytuacja zaistniała. Chcemy iść do przodu, a nie ciągle się cofać i powtarzać błędy, potykać się i mówić wciąż o tych samych barierach. Nie wiem, kto pierwszy z państwa przedstawicieli urzędów chciałby zabrać głos. Zostawiam to państwu. Jeśli parlamentarzyści mają również jakieś pytania, wtedy sprawnie razem poprosimy gości o odpowiedź. Nie ma, w związku z tym proszę państwa o ustosunkowanie się do przedstawionych przed chwilą informacji. Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora technicznego w Urzędzie Morskim w Gdyni Anna Stelmaszyk-Świerczyńska:

Chciałabym się ustosunkować do kwestii wykonywania prac związanych z kanałem żeglugowym. Przez ten czas nie były prowadzone żadne prace dokumentacyjne w sensie budowlanym. Wykonany został bardzo poważny zakres prac związany z inwentaryzacją środowiskową, ichtiologiczną, stanu dna zalewu. Te badania trwały trzy lata – nie wszystkie. Zrobiono to kilkukrotnie. Mówiliśmy tylko, że mamy materiały do tego, że wykonawca, który zrobi dokumentacje będzie mógł zrobić raport. Zrobiony został wstępny raport, zaraz po przyjęciu studium wykonalności, który zaopiniował inwestycje ogólnie negatywnie i wskazał, że jeśli mielibyśmy ją robić, konieczne są uzupełnienia w różnych dziedzinach. Były one realizowane. Raport ten nazywaliśmy później wstępnym. Aby zrobić dokładny raport oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko trzeba wiedzieć gdzie ono będzie i jak będzie wyglądało. W tej chwili jeszcze dyskutujemy o głębokościach tego kanału, co ma np. wpływ na ilość urobku. Mamy nowe dane na temat tego w jaki sposób zmętnienie się zachowuje. Nie przewidujemy już dodatkowych badań.

Materiały, np. na tory podejściowe do Portu Północnego – raport trwał półtora roku. Gdy zrobiona zostanie koncepcja, którą chcielibyśmy przygotować do końca lutego, będzie można przystąpić do robienia raportu. Normalnie, w przypadku tak dużej inwestycji trwałoby to dwa lata. Mamy już te materiały. Nie twierdzę, że na pewno nie będzie trzeba przeprowadzić dodatkowych badań, bo zależało będzie to od tego, kto będzie to wykonywał, ale jest takie duże prawdopodobieństwo. Materiały, które są zebrane,

są solidne, obiektywne, przygotowane przez różne firmy. Wszystko zostało zinwentaryzowane z rożnych punktów widzenia. Mamy wiele danych. Jeśli chodzi o sposób wydatkowania środków. W tym zakresie w raporcie NIK nie ma zastrzeżeń. Są uwagi, że za późno została zlecona ta pierwsza dokumentacja. Próbowaliśmy wyjaśniać to w trakcie kontroli, że planowaliśmy załatwić to w ramach innej procedury, czyli w taki sposób, w jaki robimy to teraz. Zapytaliśmy regionalnego dyrektora ochrony środowiska o zakres raportu, ale ta informacja nie została nam przekazana, gdyż stwierdzono, że nie było prognozy oddziaływania na środowisko. Dlatego cofnęliśmy się o krok. Inne osoby na innych szczeblach o tym decydowały. Zaczęliśmy przygotowywać tę prognozę.

Jeśli chodzi o stosunek różnych środowisk ekologicznych do projektu, wiemy że bywa różny. Prognoza, która wykonana została przez zespół wyłoniony w ramach przetargu wskazywała na to, że brak nadrzędności interesu publicznego. Ktoś, kto wykonywał prognozę ocenił, że ta inwestycja nie jest ważna dla państwa polskiego. Wtedy zleciliśmy ten koreferat, bo uważaliśmy jako urząd, że to nie jest osoba, czy instytucja, która może oceniać nadrzędność interesu publicznego. Od tego są organy państwowe. To spowodowało pewne perturbacje i przesunięcia. Nie twierdzę, że nie można było tego zrobić szybciej, ale na pewno nie dużo szybciej. Może w tym czasie coś przesunęło się o miesiąc, ale generalnie to rzetelnie zrobione badania i będą użyteczne. Mamy zamiar ogłosić przetarg na wykonanie koncepcji w tym miesiącu. Do tej koncepcji dodana zostanie karta informacyjna przedsięwzięcia, która zostanie od razu przekazana do regionalnego dyrektora. Wtedy powstanie szczegółowy projekt. Po raporcie, który będzie wynikał z tego, co regionalny dyrektor nakaże nam zrobić – jesteśmy już w roboczych kontaktach, aby zrobić to w miarę szybko – konieczne będą konsultacje z Komisją Europejską odnośnie oddziaływania tego przedsięwzięcia. Jesteśmy po pierwszych rozmowach w tym zakresie. Myślę, że to co jest w programie wieloletnim, załączony do niego harmonogram, jest to stosunkowo realne. Terminy realizacji są realne. Takie są od dwóch lat, ocenialiśmy że to tyle potrwa. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Główny inspektor w Inspektoracie Ochrony Wybrzeża w Urzędzie Morskim w Szczecinie Piotr Domaradzki:

Piotr Domaradzki – Urząd Morski w Szczecinie. Pani przewodnicząca, szanowni państwo, przedstawię trzy konkretne sprawy. W sprawozdaniu, które pan z NIK był uprzejmy przytoczyć, zawarty jest zarzut wydawania pieniędzy poza programem ochrony brzegów. Drobna uwaga – nie znam szczegółów tego, jak stwierdzono to w innych urzędach morskich, ale kuriozalne było, że UM w Szczecinie spotkał się z zarzutem wydawania pieniędzy poza programem ochrony brzegów w zakresie realizacji tzw. monitoringu strefy brzegowej. Dla wyjaśnienia dodam, że cała linia brzegowa jest podzielona w programie ochrony brzegów na odcinki, które wymagają realizacji jakichś zabezpieczeń oraz takie, które nie. Na samym końcu pierwotnej wersji tej ustawy napisane było, że UM mają obowiązek wykonywania monitoringu strefy brzegowej w celu ustalenia jej aktualnego stanu w domyśle, w celu podjęcia odpowiednich zadań. Rozumowanie szanownych kontrolerów NIK było takie, że monitoring należy wykonywać jedynie na odcinkach, które przewidziane są do ochrony. To znaczy, że należałoby wyłączać urządzenia samolotu lub śmigłowca przelatującego nad linią brzegową i włączać je jedynie na odcinkach przewidzianych do ochrony. Dla nas był to absurd. Dla ustalenia konkretnych wymogów ochrony trzeba mieć świadomość jak wygląda cały odcinek. Wygenerowało to zarzut wydatkowania środków poza programem ochrony brzegów. Naszym zdaniem to nieporozumienie, ale to sprawa drobna. Zostało to wyjaśnione przy okazji nowelizacji programu ochrony brzegów, którą przeprowadzono na przełomie 2015 i 2016 roku. Już problemu nie ma, gwoli wyjaśnienia, co UM i ministerstwo zrobiły w sprawie.

Trzecia kwestia – mam przed sobą pismo dyrektora UM do NIK, które zawiera szczegółowe wyjaśnienie, co w odniesieniu do poszczególnych wniosków pokontrolnych zostało wykonane, co zalecone i co będzie realizowane w najbliższym czasie. Jestem święcie przekonany, że pozostałe UM zachowały się analogiczne. Najwyższa Izba Kon-

troli jest w posiadaniu takich dokumentów i deklaracji z każdego UM. Wydaje mi się, że w perspektywie czasu, po trzech latach od pojawienia się tego raportu, chyba możemy w ogóle zapomnieć o sprawie. Widzę, że w sposób dla mnie zdumiewający, ciągle wracamy do tematu. Nie do końca rozumiem dlaczego. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę.

Dyrektor ds. inspekcji morskiej w Urzędzie Morskim w Słupsku Maciej Jeleniewski:

Maciej Jeleniewski – Urząd Morski w Słupsku. Dodając do przedstawionych informacji, chciałbym powiedzieć, że UM prowadzi dokładny monitoring, od samego początku ogłoszenia przetargów, łącznie z wartością wykonywanych usług. Pojawiały się przypadki, że w samym założeniu dana praca nie mogła być wykonana za dane środki. Oprócz tego prowadzony jest dokładny monitoring i kontrola pod względem wykonywanych prac, aby były zgodne z założeniami projektu. Jeśli chodzi o monitoring brzegów, zgodzę się z UM ze Szczecina. Teraz będziemy używali drona do monitoringu naszego wybrzeża. Są przeszkoleni pracownicy i mamy jednostkę, która na bieżąco będzie monitorować całość wybrzeża podlegającego pod nasz urząd. To wszystko.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Gwoli wyjaśnienia – obowiązuje nas pochylenie się nad kontrolami NIK. Również jako posłowie proponujemy tematy i zwracamy się do NIK o przeprowadzenie kontroli. Ten materiał jest starszy, ale nie znaczy, że nie możemy odnieść go do rzeczywistości. Mogą państwo pochwalić się postępem, wdrożeniem zaleceń pokontrolnych, a my możemy być spokojni, że wszystko jest okej. Pan minister może to potwierdzi. Jako przewodnicząca mam obowiązek pochylić się nad informacjami i pracą urzędników NIK, którzy przeprowadzili kontrolę w naszej materii zainteresowań. Uważam, że to dobre dla nas wszystkich. Nie ma złośliwego powrotu, tylko jest normalna procedura. Dobrze jest posłuchać, że państwo idą do przodu i mają się czym pochwalić. Bardzo proszę, pani minister.

Dyrektor Departamentu Gospodarki Morskiej w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Katarzyna Krzywda:

Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca, szanowni państwo, nazywam się Katarzyna Krzywda i jestem dyrektorem Departamentu Gospodarki Morskiej. Tak jak przed chwilą przedstawili przedstawiciele urzędów morskich, wszystkie wnioski pokontrolne zostały zrealizowane. Staraliśmy się wszystkie je wypełnić. Ustawa dotycząca programu wieloletniego ochrony brzegów morskich została zmieniona. Została dostosowana do wniosków pokontrolnych i rzeczywistości. Zmieniona została również ustawa o obszarach morskich. W niej znalazły się przepisy dotyczące zapewnienia bezpieczeństwa brzegu morskiego w pasie technicznym, określenia minimalnych poziomów bezpieczeństwa brzegu. Na podstawie ustawy o obszarach morskich, na ukończeniu jest projekt rozporządzenia, które określi wymagane dla bezpieczeństwa brzegu minimalne poziomy bezpieczeństwa brzegu morskiego, położenie granicznej linii ochrony oraz odcinki linii brzegowej, mając na względzie zagospodarowanie wybrzeża oraz obszary podlegające ochronie zgodnie z ustawą o ochronie przyrody.

Odnosząc się do nadzoru nad dyrektorami urzędów morskich w zakresie prowadzonych inwestycji, odbywają się inwestycyjne rady koordynacyjne dyrektorów urzędów morskich, przynajmniej cztery razy do roku. Teraz takie posiedzenie zaplanowane jest na 28 września. Podczas rady omawiamy realizację wszystkich inwestycji prowadzonych przez UM, w tym programu ochrony brzegów morskich, po to, aby we właściwy sposób, jeśli jest to konieczne, wprowadzać korekty w realizacji tych zadań. Środki, które przeznaczone są na inwestycje w danym roku budżetowym były wykorzystane w maksymalnej wysokości.

Wiedzą państwo, że w momencie, gdy dyrektor UM ogłasza przetarg na wykonanie jakiejś inwestycji, ma zagwarantowane jakieś środki. W momencie rozstrzygnięcia przetargu, dowiadujemy się dopiero za jaką kwotę ta inwestycja zostanie zrealizowana. Tak było też w ramach inwestycji prowadzonych w ramach programu ochrony brzegów mor-

skich, gdzie po rozstrzygnięciu przetargu okazywało się, że zostawały jakieś środki inwestycyjne. W tym celu spotykamy się na posiedzeniach rad koordynacyjnych dyrektorów urzędów morskich, aby w maksymalnym stopniu wykorzystać środki, które pozostają z przetargu. Nadzór nad realizacją jest prowadzony przez ministerstwo w sposób ciągły. Minister zatwierdza wszystkie programy inwestycji oraz zmiany. Wynika to z przepisów. Dyrektorzy urzędów morskich składają do ministra dwumiesięczne sprawozdania z wykonania rzeczowo-finansowego programu ochrony brzegów morskich. Myślę, że ten nadzór jest bardzo dobry i pełny. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję pani dyrektor. Zgłaszał się pan z Najwyższej Izby Kontroli.

Dyrektor departamentu NIK Tomasz Emiljan:

Dziękuję, pani przewodnicząca. Chciałem *ad vocem* – może z tytułu upływającego czasu wkradły się pewne nieścisłości do dyskusji. Jeśli chodzi o monitoring, nie mieliśmy uwag. Dotyczyły one realizacji zadań na konkretnych odcinkach. Chciałem podkreślić, że żaden z urzędów morskich nie został oceniony negatywnie, ale pozytywnie z nieprawidłowościami. Były pewne uchybienia. Błędów nie robi ten, kto nic nie robi. Proszę na to zwrócić uwagę. Niestety negatywna ocena przypadła ówczesnemu ministrowi, gdyż w naszej ocenie jego działania były delikatnie mówiąc niewystarczające. Pierwszy i podstawowy problem, który się pojawił to niedoskonałość uchwalonych przepisów, czyli ustawy wprowadzającej program. Od początku, czyli od 2009 roku – stwierdziliśmy to ponownie w roku 2013 – pomimo naszych wniosków i monitów, nie zostały wprowadzone do momentu zakończenia tej kontroli, a dopiero później. Jeszcze w 2014 roku odbyło się posiedzenie Senatu w sprawie naszych wniosków *de lege ferenda*, zgłoszonych w tej kontroli, które zostało przerwane z powodu niestawienia się przedstawicieli ówczesnego ministerstwa właściwego do spraw gospodarki morskiej. W związku z tym, w owym czasie, gdy prowadzona była kontrola i prezentowane były jej wyniki, stan był taki, jaki był. Od początku podkreślaliśmy, że nie mają państwo komfortowych warunków do realizacji zadań, co wynika z niedoskonałości przepisów. Nasze ustalenia były potwierdzeniem i asumptem do tego, aby po raz kolejny monitować do ministerstwa o podjęcie działań. Doprowadziliśmy do zmian, bo obecnie nowelizacja jest wprowadzona. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pozytywnym akcentem nowelizacji ustawy kończąc, mam nadzieję, że państwa humory się polepszą. Trzymamy kciuki za dokumentację i realizację inwestycji związanych z kanałem. Czy ktoś z państwa posłów ma jeszcze pytania do informacji NIK? Dziękuję. Nie ma. Dziękuję państwu za odpowiedź. Ten punkt możemy uznać za zrealizowany.

Przechodzimy do punktu 2. W piśmie dołączonym do odpowiedzi na dezyderat Komisji możemy przeczytać, że do prezentowania stanowiska rządu został upoważniony pan minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Jerzy Materna. Bardzo proszę pana ministra o przedstawienie odpowiedzi.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Dziękuję. Pani przewodnicząca, szanowna Komisjo, z góry przepraszam za nieobecność pana ministra Gróbarczyka w dniu dzisiejszym. Chciał być obecny, ale Rada Ministrów spowodowała, że nie mógł. Chciałbym przedstawić stanowisko rządu w odniesieniu do bardzo ważnego dezyderatu nr 2.

Zasadniczym celem programu miałoby być zapewnienie środków finansowych na utrzymanie dostępności od strony morza do portów położonych w rejonie ujścia Odry, a w szczególności Szczecina, Świnoujścia – w tym do nowego portu zewnętrznego z terminalem LNG w Świnoujściu – oraz Polic w celu utrzymania ich obecnej pozycji gospodarczej i stworzenia warunków do dalszego rozwoju.

Utrzymanie dostępności od strony morza do portów odbywa się w szczególności poprzez pogłębianie konserwacyjne, które ma zapewnić utrzymanie właściwych parametrów torów wodnych dla niezakłóconego funkcjonowania portów.

Od wielu lat środki z budżetu państwa, przyznawane corocznie na prace pogłębiarskie m.in. na torze wodnym Świnoujście – Szczecin, były dalece niewystarczające na uzy-

skanie, a następnie utrzymanie właściwych parametrów torów wodnych i podejściowych. Przyznane kwoty pozwoliły na wykonanie na newralgicznych odcinkach toru wodnego Świnoujście – Szczecin niezbędnego minimum prac w celu umożliwienia żeglugi przy wprowadzeniu specjalnych zasad regulacji ruchu – m.in. ruchu jednokierunkowego – obowiązku nawigowania środkiem toru oraz ograniczania dopuszczalnej prędkości statku.

Rząd pozytywnie ocenia przyjęty przez sejmową Komisję Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej dezyderat nr 2 i zobowiązuje się do przystąpienia do opracowania koncepcji utrzymania morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2017-2028, jako istotnej dla dalszego rozwoju portów zachodniego wybrzeża. To wszystko. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Otwieram dyskusję. Czy ktoś z państwa posłów chciałby zabrać głos? Nie. Wobec tego zgłaszam wniosek o przyjęcie odpowiedzi na dezyderat nr 2 Komisji. Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, uznam że Komisja przyjmuje powyższy wniosek. Nie słyszę sprzeciwu, uznaję wniosek za przyjęty.

Pozostał nam punkt trzeci – sprawy bieżące. Szanowni państwo, chciałam poinformować, że dziś otrzymaliśmy zgodę Prezydium Sejmu na zorganizowanie posiedzenia wyjazdowego dnia 19 września o godzinie 10.00 w sali obrad w Urzędzie Miasta w Ustce. Do 9 września państwo posłowie mieli zgłaszać chęć udziału w posiedzeniu wraz z deklaracją dojazdu na posiedzenie. Posłowie zadeklarowali dojazd własnymi środkami transportu. Niektórzy z państwa poinformowali mnie, że w posiedzeniu uczestniczyć nie będą mogli. Informuję, że wszelkie sprawy związane z dojazdem i wątpliwości proszę kierować do naszego sympatycznego sekretariatu. Chyba jeden poseł, ale mieszka w Szczecinie, więc ma blisko, nie przedstawił deklaracji. Pozostali z państwa to zrobili. Tą informacją zakończyliśmy posiedzenie Komisji. Zapraszam na posiedzenie wyjazdowe, jeśli ktoś z państwa będzie chciał w nim uczestniczyć. Dziękuję bardzo.